PROVINCIE :: UTRECHT

Snelheidsregimes op provinciale wegen

Januari 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2

2. Kaders 3
2.1 Landelijke wet- en regelgeving 3
2.2 Principes Duurzaam Veilig 4
2.3 Wegcategorisering 4
2.4 Koppeling landelijke wet- en regelgeving aan de wegcategorisering 5
2.5 Wegcategorisering provincie Utrecht 5

3. Inrichting en snelheidsregime 7
3.1 Functie, vorm, gebruik en snelheidsregime 7
3.2 Problematiek inrichting gebiedsontsluitingswegen 7

4. Snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen 9
4.1 Terughoudendheid 9
4.2 Voorwaarden voor snelheidsverlaging 10
4.3 Snelheidsverlaging buiten de bebouwde kom: altijd 60 km/u 10
4.4 Instellen van bebouwde kom als snelheidsbeperking? 11
4.5 Wild en snelheidsverlaging 11
4.6 Adviessnelheden 12
4.7 Maximumsnelheid landbouwverkeer 12
4.8 Automatisch rijden: nog veel onzekerheid 13

5. Snelheidsverlaging op stroomwegen en erftoegangswegen 14
5.1 Stroomwegen 14
5.2 Erftoegangswegen 14

6. Conclusie/samenvatting 16

Bijlagen 17

1 Inleiding

Op 7 juli 2014 hebben PS het Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2015-2028 vastgesteld. Hierin is ook de indeling van het provinciale wegennet in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen opgenomen. Deze wegcategorisering vormt de grondslag voor de snelheidsregimes die op provinciale wegen gehanteerd worden.

De provincie Utrecht krijgt regelmatig vragen omtrent de snelheidsregimes op haar wegen. In veel gevallen gaat het om verzoeken om de maximumsnelheid op een specifieke locatie of een langer traject te verlagen vanwege verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen zoals ongevallen, lange wachttijden om over te kunnen steken of geluidhinder. Hoewel de ervaren problemen in de meeste gevallen reëel zijn gaat de provincie maar in een beperkt aantal gevallen daadwerkelijk over tot verlaging van de maximumsnelheid. Vanwaar deze terughoudendheid?

In deze notitie wordt nadere uitleg gegeven over de snelheidsregimes die de provincie op haar wegen hanteert, waarom de provincie terughoudend is met verlaging van de maximumsnelheid en onder welke voorwaarden verlaging van de maximumsnelheid bespreekbaar is. De notitie heeft de volgende indeling:

- in hoofdstuk 2 worden de landelijke en provinciale kaders besproken die de grondslag vormen voor de keuze voor het snelheidsregime op een weg;
- hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de relatie tussen de inrichting van een weg en het snelheidsregime;
- in hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op snelheidsverlagingen op provinciale gebiedsontsluitingswegen (80 km/u-wegen buiten bebouwde kom / 50 km/u-wegen binnen bebouwde kom);
- in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op snelheidsverlagingen op provinciale stroomwegen (autowegen) en erftoegangswegen (60 km/u-wegen buiten bebouwde kom / 30 km/u-wegen binnen bebouwde kom);
- hoofdstuk 6 bevat een conclusie en samenvatting.

2 Kaders

Bij het bepalen van het juiste snelheidsregime voor een weg dient rekening te worden gehouden met de volgende kaders:
1. landelijke wet- en regelgeving;
2. principes van Duurzaam Veilig;
3. wegcategorisering provincie Utrecht (Mobiliteitsplan 2015-2018).

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

Zodra een automobilist Nederland binnenrijdt passeert hij/zij bij de grens het onderstaande verkeersbord. Dit bord vormt in feite een beknopte samenvatting van de wet- en regelgeving op het gebied van maximumsnelheden voor het autoverkeer in Nederland.

De landelijke wet- en regelgeving met betrekking tot snelheidsregimes is opgenomen in het *Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)* en de *Uitvoeringsvoorschriften besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer inzake verkeerstekens (Uitvoeringsvoorschriften BABW)*. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de snelheidsregimes die toegepast kunnen worden.

	Buiten bebouwde kom			**Binnen bebouwde kom**
Type weg	Autosnelweg	Autoweg	Overige wegen	Alle wegen
Maximumsnelheid[1]	130 km/u	100 km/u	80 km/u	50 km/u
Bord				
Mogelijke afwijkende snelheden[2]	Op wegvakken:[3] • 50 km/u • 60 km//u • 70 km/u • 80 km/u • 90 km/u • 100 km/u • 110 km/u • 120 km/u	Op wegvakken: • 80 km/u Bij gevarenpunten: • 70 km/u	Op wegvakken: • 60 km/u • 30 km/u Bij gevarenpunten: • 60 km/u • 50 km/u Bij verkeerslichten: • 70 km/u	Op wegvakken: • 70 km/u • 30 km/u • 15 km/u Bij gevarenpunten: • 30 km/u • 20 km/u

[1] Artikel 20 en 21 RVV 1990
[2] Paragraaf 4 Uitvoeringsvoorschriften BABW
[3] Autosnelwegen kennen een groot aantal mogelijk afwijkende snelheden. Dit heeft o.a. te maken met de maximumsnelheden die op matrixborden kunnen worden getoond in het geval van filevorming, een ongeval of extreme weersomstandigheden.

Voor specifieke voertuigcategorieën (bijvoorbeeld vrachtauto's, bussen, touringcars, landbouwvoertuigen, brommobielen) gelden afwijkende maximumsnelheden. Deze staan genoemd in artikel 22 van het RVV 1990.

Ten aanzien van het toe te passen snelheidsregime op een weg stelt paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW het volgende:
"De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving."

Wijzigingen in het snelheidsregime op een weg dienen te formeel worden geregeld door middel van een verkeersbesluit (artikel 15 Wegenverkeerswet 1994, artikel 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer).

2.2 Principes Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is de filosofie voor het dusdanig inrichten van het verkeer- en vervoersysteem dat de kans op verkeersongevallen wordt geminimaliseerd. En mocht er onverhoopt toch een ongeval plaatsvinden dan is de kans op gewonden of dodelijke slachtoffers zo klein mogelijk.

De Duurzaam Veilig-filosofie is uitgewerkt in een vijftal principes op basis van onderzoek door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Deze principes zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Duurzaam Veilig-principe	Betekenis voor de inrichting van wegen
Functionaliteit	Het wegennet kent een hiërarchische opbouw waarbij elk type weg een duidelijk omschreven en herkenbare functie heeft (wegcategorisering).
Homogeniteit	Bij hogere snelheden moeten grote verschillen in snelheid, richting en/of massa zoveel mogelijk worden voorkomen.
Herkenbaarheid	Wegen zijn dusdanig vormgegeven dat weggebruikers begrijpen welk gedrag er van hen verwacht wordt.
Vergevingsgezindheid	Wegen zijn dusdanig vormgegeven dat wanneer een weggebruiker in de problemen raakt hij over de mogelijkheid beschikt om een ongeval te voorkomen. Als er toch een ongeval plaatsvindt dient de kans op letsel zoveel mogelijk beperkt te worden.
Statusonderkenning	De weggebruiker is in staat zijn taakbekwaamheid in te schatten.

Door ondertekening van het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig in 1997 hebben alle wegbeheerders in Nederland (Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) afgesproken hun wegennetten in te richten op basis van deze principes.

2.3 Wegcategorisering

Het Duurzaam Veilig-principe 'Functionaliteit' (zie de tabel in de voorgaande paragraaf) is concreet uitgewerkt in de indeling van het wegennet in drie duidelijk onderscheiden categorieën.

1. Stroomwegen (SW)

Stroomwegen zijn bedoeld om grote(re) hoeveelheden verkeer relatief snel grote(re) afstanden te kunnen laten afleggen. Er is geen sprake van uitwisseling met kruisend verkeer, dat wil zeggen geen gelijkvloerse kruispunten of oversteekplaatsen. De rijrichtingen zijn zoveel mogelijk fysiek gescheiden waardoor er geen conflicten met tegemoetkomend verkeer zijn. Langzaam verkeer (fietsers, bromfietsers, landbouwvoertuigen) is niet toegestaan.

2. Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn bedoeld om woningen, kantoren, bedrijven, instellingen, winkels et cetera te ontsluiten. Op deze wegen vindt een menging van verkeerssoorten plaats. Er is in principe geen fysieke scheiding van rijrichtingen en overal kan uitwisseling van verkeer plaatsvinden, zowel op wegvakken als kruispunten. De snelheid van het verkeer ligt (relatief) laag, ook de intensiteiten zijn beperkt.

3. Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen de stroomwegen en erftoegangswegen. Zij zijn bedoeld om grotere gebieden zoals wijken en buurten (binnen de bebouwde kom) of dorpen en steden (buiten de bebouwde kom) met elkaar of met nabijgelegen stroomwegen te verbinden. Uitwisseling van verkeer vindt plaats op (een beperkt aantal) kruispunten, op de wegvakken dient het verkeer goed door te stromen. Langzame en snelle vervoerwijzen worden fysiek van elkaar gescheiden. Aanliggende erven en percelen worden niet rechtstreeks aangesloten op een gebiedsontsluitingsweg maar worden ontsloten via nabijgelegen erftoegangswegen (bijvoorbeeld via het onderliggend wegennet of een parallelweg).

Op gebiedsontsluitingswegen vindt een zekere bundeling van verkeer plaats om de naastgelegen verblijfsgebieden te ontlasten; de etmaalintensiteiten liggen daarom doorgaans hoger dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. In dunbevolkte gebieden kunnen de intensiteiten echter lager zijn (maar nog steeds significant hoger dan de erftoegangswegen in de directe omgeving).

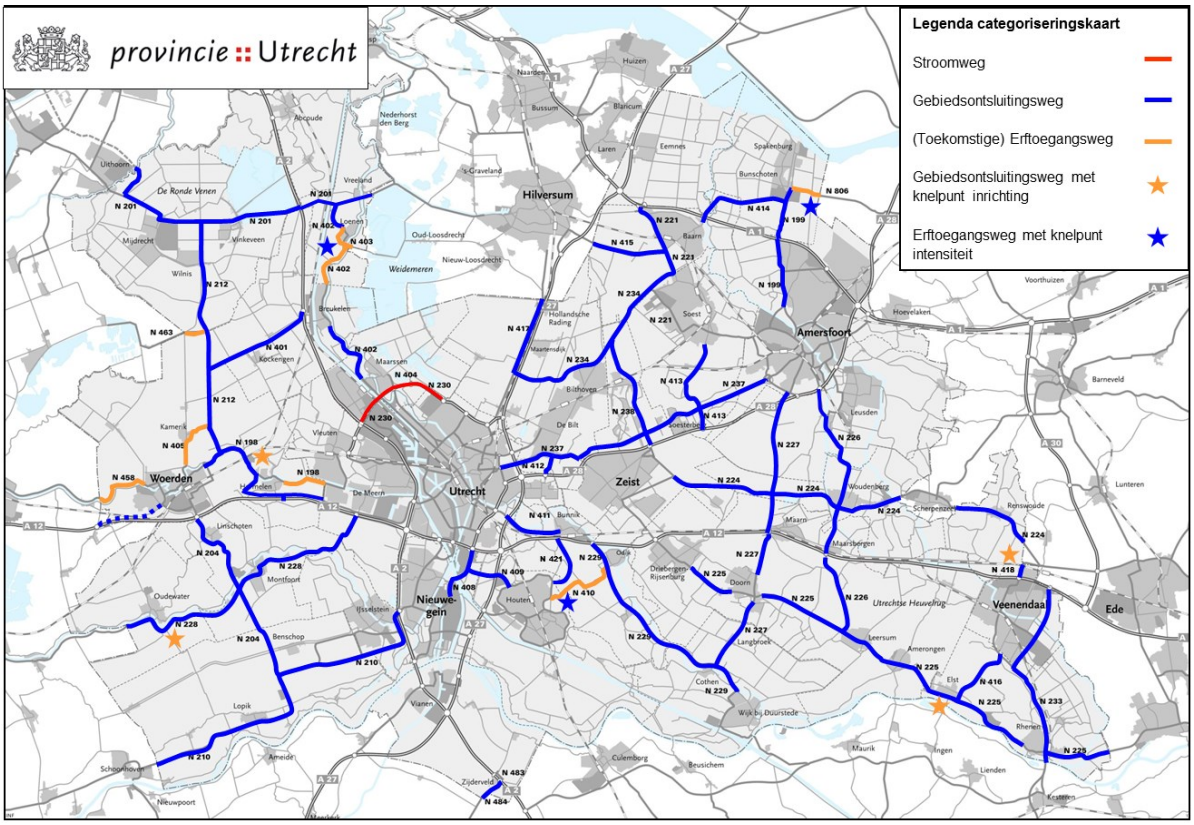
2.4 Koppeling landelijke wet- en regelgeving aan de wegcategorisering

Wanneer de landelijke wet- en regelgeving ten aanzien van maximumsnelheden wordt toegepast op de wegcategorisering op basis van Duurzaam Veilig ontstaat het volgende schema.

	Buiten bebouwde kom				**Binnen bebouwde kom**	
Weg-categorie	Stroomweg		Gebieds-ontsluitingsweg	Erftoegangs-weg	Gebieds-ontsluitingsweg	Erftoegangs-weg
Type weg	Autosnelweg	Autoweg	Overige weg doorgaand verkeer	Overige weg bestemmings-verkeer	Overige weg doorgaand verkeer	Overige weg bestemmings-verkeer
Maximum-snelheid	130 km/u	100 km/u	80 km/u	60 km/u	50 km/u	30 km/u
Mogelijke afwijkende snelheden	Wegvak: • 50 km/u • 60 km//u • 70 km/u • 80 km/u • 90 km/u • 100 km/u • 110 km/u • 120 km/u	Wegvak: • 80 km/u Gevarenpunt: • 70 km/u	Wegvak: • 60 km/u Gevarenpunt: • 60 km/u • 50 km/u Verkeerslicht: • 70 km/u	Wegvak: • 30 km/u	Wegvak: • 70 km/u • 30 km/u Gevarenpunt: • 30 km/u	Wegvak: • 15 km/u Gevarenpunt: • 20 km/u

2.5 Wegcategorisering provincie Utrecht

Ook de provincie Utrecht heeft de wegen die zij in beheer heeft gecategoriseerd. Deze wegcategorisering is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2015-2028.



Wegcategorisering provincie Utrecht

Het overgrote deel van de wegen van de provincie Utrecht is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg; deze wegen zijn bedoeld om de woonkernen in de provincie met elkaar en met het snelwegennet te verbinden. In paragraaf 2.3 werd aangegeven dat de etmaalintensiteiten op gebiedsontsluitingswegen doorgaans hoger zijn dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is zeker in een sterk verstedelijkte provincie als Utrecht het geval: het merendeel van de gebiedsontsluitingswegen heeft etmaalintensiteiten van 10.000 motorvoertuigen of (ver) daarboven. Een deel van de gebiedsontsluitingswegen op de kaart is voorzien van een ster; op deze wegen ontbreken fysiek gescheiden voorzieningen voor (brom)fietsers zoals een fietspad of parallelweg (zie ook paragraaf 3.2).

De provincie heeft één stroomweg in beheer, de N230 (Zuilense Ring). De resterende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Op enkele van deze erftoegangswegen liggen de etmaalintensiteiten (nog) wel boven de 6.000 motorvoertuigen per etmaal; deze erftoegangswegen zijn op de kaart voorzien van een ster. Diverse provinciale gebiedsontsluitingswegen zijn voorzien van een parallelweg. Deze parallelwegen worden beschouwd als erftoegangswegen en zijn ook als zodanig ingericht.

3 Inrichting en snelheidsregime

3.1 Functie, vorm, gebruik en snelheidsregime

Om een weg goed te laten functioneren dienen de *functie* (stroomweg, erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg), de *vorm* (inrichting) en het *gebruik* (intensiteiten en gedrag van de weggebruikers) met elkaar in evenwicht te zijn. Deze drie aspecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. En zoals in paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW is aangegeven dient de maximumsnelheid in overeenstemming te zijn met het wegbeeld.

Een weg dient bij voorkeur één heldere functie te hebben: stroomweg, erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg (monofunctionaliteit). Daarnaast is het erg belangrijk dat wegen binnen een bepaalde categorie een zekere uniformiteit in inrichting kennen. Weggebruikers moeten aan het uiterlijk van de weg kunnen “aflezen” welk gedrag er van hen verwacht wordt. Het snelheidsregime moet hierop afgestemd zijn. Wanneer er bijvoorbeeld op een brede, rechte, geasfalteerde weg een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ingesteld is deze maximumsnelheid ongeloofwaardig en zullen weggebruikers geneigd zijn veel sneller te rijden dan formeel is toegestaan.

V85
Een manier om te toetsen of de maximumsnelheid en het wegbeeld op een weg met elkaar in overeenstemming zijn is door de snelheid van het verkeer te meten en te kijken naar de 85-percentielsnelheid, de V85. De V85 is de snelheid die door 85 % van de weggebruikers niet wordt overschreden onder normale omstandigheden. Een snelheidsregime dat in de buurt ligt van de V85 wordt door weggebruikers in het algemeen als geloofwaardig beschouwd. Dit verhoogt de kans op uniformiteit in gereden snelheden op de weg, hetgeen de kans op kop-staartbotsingen en frontale aanrijdingen (als gevolg van inhaalmanoeuvres) verkleint.

Om te zorgen voor een zo groot mogelijke uniformiteit in de inrichting van wegen heeft het kenniscentrum CROW in opdracht van en in overleg met de wegbeheerders ontwerprichtlijnen geformuleerd voor stroomwegen, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. De belangrijkste publicaties op dit gebied zijn de *Basiskenmerken Wegontwerp*, *Basiskenmerken Kruispunten en Rotondes*, het *Handboek Wegontwerp* voor wegen buiten de bebouwde kom en de *ASVV, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. De provincie Utrecht hanteert deze richtlijnen als uitgangspunt voor het ontwerp van haar wegen. Bij verkeersveiligheidsaudits vindt toetsing aan deze richtlijnen plaats. Ook bij juridische toetsing van plannen en projecten vormen de ontwerprichtlijnen een belangrijk referentiekader.

Stroomweg (N230)

Gebiedsontsluitingsweg (N421)

Erftoegangsweg (N458)

3.2 Problematiek inrichting gebiedsontsluitingswegen

Het aanwijzen en inrichten van stroomwegen en erftoegangswegen is doorgaans een redelijk uitgemaakte zaak omdat deze wegen van nature een vrij eenduidig gebruik kennen: stromen (stroomwegen) of uitwisselen/verblijven (erftoegangswegen). In een enkel geval worden erftoegangswegen ook door doorgaand verkeer gebruikt waardoor de intensiteiten eigenlijk te hoog zijn en er knelpunten op het gebied van de verkeersafwikkeling en/of -veiligheid kunnen ontstaan. De N410 tussen Houten en Odijk is hier een voorbeeld van.

Het vormgeven van gebiedsontsluitingswegen is een stuk lastiger. In de praktijk is er op veel wegen die zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg op voorhand geen duidelijke scheiding aan te brengen tussen de doorstroomfunctie (op de wegvakken) en de uitwisselfunctie (op de kruispunten).

Dit probleem is meestal historisch gegroeid en kan zich onder andere uiten in:

- obstakels (bomen, gebouwen) of waterlopen op korte afstand van de rijbaan;
- erven en percelen die rechtstreeks op de hoofdrijbaan zijn aangesloten (in plaats van via parallelwegen of parallelle routes);
- de afwezigheid van gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer (fietsers en bromfietsers, landbouwverkeer) of een te krappe scheiding tussen deze voorzieningen en de hoofdrijbaan;
- scherpe en onoverzichtelijke bochten;
- onoverzichtelijke kruispunten;
- oversteekbewegingen door (brom)fietsers en voetgangers op wegvakken.

Daarnaast voert een aantal gebiedsontsluitingswegen in de provincie door (natuur)gebieden. Op deze wegen doen zich relatief veel aanrijdingen met wild voor.

Om in dergelijke situaties de gebiedsontsluitingswegen geheel conform de principes van Duurzaam Veilig en de daaruit voortvloeiende ontwerprichtlijnen vorm te geven dienen er maatregelen te worden genomen. Hierbij kunnen er grofweg drie opties onderscheiden worden:

1. Verbreding van het bestaande wegprofiel (rijbaan en bermen). Hiervoor dienen naastgelegen obstakels (bomen, gebouwen) verwijderd te worden. Kruisende verkeersstromen worden geconcentreerd op een beperkt aantal locaties (kruispunten met verkeerslichten, rotondes), dan wel fysiek gescheiden van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg door middel van bruggen/viaducten of tunnels. Ten behoeve van overstekende dieren worden ecoducten en kleinere faunapassages aangelegd. Aangelegen erven en percelen worden ontsloten via een parallelweg of parallelle route.
2. Verplaatsing van verkeersstromen van de desbetreffende gebiedsontsluitingsweg naar een andere, bestaande gebiedsontsluitingsweg of stroomweg, al dan niet in combinatie met afwaardering van het oude tracé tot erftoegangsweg.
3. Het aanleggen van een geheel nieuwe gebiedsontsluitingsweg, al dan niet in combinatie met afwaardering van het oude tracé tot erftoegangsweg.

Elk van bovenstaande opties is bijzonder ingrijpend, zowel ruimtelijk als financieel, en in veel gevallen politiek-maatschappelijk niet haalbaar. Daarom wordt er in de praktijk vaak gezocht naar maatwerkoplossingen om doorstromings-, verkeersveiligheids- en/of leefbaarheidsproblemen aan te pakken. Hierbij moet echter wel geaccepteerd worden dat het optimum conform de Duurzaam Veilig-principes en de daaruit voortvloeiende richtlijnen (vooralsnog) niet kan worden bereikt. Als gevolg daarvan blijft een zeker ongevalsrisico aanwezig. Dit uit zich dan ook in een lagere EuroRAP-score voor de desbetreffende weg.

4 Snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen

4.1 Terughoudendheid

Wanneer er zich verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen op een provinciale gebiedsontsluitingsweg voordoen wordt regelmatig de vraag gesteld of het niet mogelijk is om de maximumsnelheid te verlagen van 80 km/u naar 50 of 60 km/u (buiten de bebouwde kom) of van 50 km/u naar 30 km/u (binnen de bebouwde kom). De provincie gaat hier echter zeer terughoudend mee om, en wel om onderstaande zes redenen.

1. Snelheid is niet altijd het (hoofd)probleem
   In een aantal gevallen is niet zozeer de snelheid van het verkeer maar de verkeersdruk (intensiteiten) het echte probleem. Op diverse wegen is het vanwege grote drukte (met name tijdens spitsperioden) erg moeilijk om over te steken of de weg op te rijden of te verlaten. Verlaging van de maximumsnelheid helpt in dit soort gevallen niet, de wachttijden zullen nauwelijks veranderen bij gelijkblijvende verkeersdruk.

   Bedacht dient te worden dat verlaging van de maximumsnelheid in principe ook geen geschikte maatregel is om de verkeersdruk op een weg te verlagen, zeker wanneer de desbetreffende weg deel uitmaakt van de kortste, prettigste of meest logische route. Als de wens bestaat om de verkeersdruk op een weg te verlagen zijn er meestal ingrijpender maatregelen nodig in de gehele wegenstructuur, waaronder het verbeteren of aantrekkelijker maken van alternatieve routes. Indien deze maatregelen dusdanig effectief zijn dat er een sterke reductie van de verkeersdruk op de oorspronkelijke route optreedt kan bekeken worden of deze route afgewaardeerd kan worden tot erftoegangsweg met de bijbehorende inrichting en lagere maximumsnelheid. Verlaging van de maximumsnelheid is in dergelijke gevallen het sluitstuk en niet het startpunt.

2. Gebrek aan geloofwaardigheid
   Verlaging van de maximumsnelheid kan op weggebruikers ongeloofwaardig overkomen, met name wanneer dit op langere trajecten gebeurt. Gebiedsontsluitingswegen worden vaak intensief gebruikt door zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen). Om dit verkeer veilig af te wikkelen moet de rijbaan vrij breed zijn (bij voorkeur 7,20 meter of meer). Ook kennen de meeste gebiedsontsluitingswegen een redelijk vloeiend wegverloop (veel rechtstanden, weinig zeer scherpe bochten). Bovendien is er in de meeste gevallen sprake van een fysieke scheiding tussen het (brom)fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer. Dergelijke inrichtingskenmerken nodigen automatisch uit tot hogere snelheden dan 50 of 60 km/u buiten de bebouwde kom of 30 km/u binnen de bebouwde kom.

3. Aan snelheidsremmende maatregelen kleven nadelen
   Omdat de inrichting van de meeste gebiedsontsluitingswegen niet uitnodigt tot een lage(re) snelheid (zie hiervoor) zijn er in veel gevallen aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk om de gewenste snelheid af te dwingen. Hierbij kan gedacht worden aan verkeersdrempels- of plateaus of chicanes (asverspringingen). Dergelijke maatregelen kunnen het comfort voor weggebruikers verminderen (met name voor buspassagiers) en/of hinder veroorzaken voor de omgeving (bijvoorbeeld trillings- en geluidhinder). Bij de vormgeving van snelheidsremmende maatregelen moet meestal uitgegaan worden van gebruik door zware voertuigen. Dit betekent dat het snelheidsremmend effect op personenauto's beperkter is.

4. Verkeersonveilig gedrag als gevolg van gevoel van tijdverlies
   Als gevolg van de diverse comfort- en veiligheidssystemen waarmee moderne auto’s zijn uitgerust voelt het rijden met hogere snelheden comfortabeler en “natuurlijker” aan dan in het verleden. Wanneer van een automobilist toch wordt verlangd om langere tijd een lagere snelheid aan te houden kan deze het gevoel krijgen tijd te verliezen ("ik kan wel harder, maar ik mag niet"), ook al is dat tijdverlies in absolute zin beperkt. Dit kan leiden tot verkeersonveilig gedrag. Zo kan het voorkomen dat automobilisten de (verlaagde) snelheidslimiet negeren en verkeer dat zich wel aan de limiet houdt gaan inhalen met alle risico’s van dien. Andere automobilisten zullen proberen het "tijdverlies" op de rest van hun rit te compenseren door op andere wegen sneller te gaan rijden. Of automobilisten kiezen voor alternatieve (sluip)routes over parallelle erftoegangswegen (woonstraten of plattelandswegen met gemengd verkeer) die niet zijn berekend op een zwaardere verkeersbelasting.

5. Extra exploitatielasten en kwaliteitsverlies openbaar (bus)vervoer
   Verlaging van de maximumsnelheid kan tijdverlies en daarmee exploitatieverlies voor het openbaar (bus)vervoer tot gevolg hebben. Een minuut extra reistijd op een traject leidt tot een stijging van de jaarlijkse exploitatielasten, uiteenlopend van circa € 20.000,- voor een streeklijn met een gemiddeld frequentiepatroon tot meer dan € 100.000,- op belangrijke openbaar-vervoercorridors. Deze lasten kunnen

bij de provincie als concessieverlener neergelegd worden. Daarnaast gaan significant langere rijtijden ten koste van het gewenste kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer.

6. Handhaving
   Het Openbaar Ministerie en de politie zijn niet bereid te handhaven op wegen waar de inrichting en het snelheidsregime in hun ogen teveel afwijken van de functie van de weg. Hierbij wordt verwezen naar hetgeen in paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW wordt gesteld over de relatie tussen maximumsnelheid en wegbeeld.

Bedacht dient te worden dat snelheidsverlaging slechts een middel is en geen doel op zichzelf. Verzoeken om een snelheidsverlaging hebben altijd een achterliggende wens of zorg. Bekeken dient te worden of er ook andere maatregelen denkbaar zijn om aan de desbetreffende wens te voldoen of tegemoet te komen aan de ervaren zorg.

4.2 Voorwaarden voor snelheidsverlaging

Snelheidsverlagingen op provinciale gebiedsontsluitingswegen zijn niet geheel onmogelijk, maar dan dient wel aan een aantal voorwaarden te worden voldaan:

1. Snelheid is een daadwerkelijke factor in de ervaren verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblematiek voor mens en/of natuur op de desbetreffende weg.
2. Er zijn redelijkerwijs geen andere maatregelen voorhanden om de oorzaken voor de verkeersonveiligheid of hinder weg te nemen.
3. Er is sprake van een voor de weggebruiker duidelijk waarneembare aanleiding voor de snelheidsverlaging. Hierbij moet gedacht worden aan een druk of onoverzichtelijk kruispunt, bebouwing of waterlopen op zeer korte afstand van de weg of een scherpe en/of onoverzichtelijke bocht. In veel gevallen zal er sprake moeten zijn van een specifieke combinatie van meerdere factoren. De weggebruiker moet een directe relatie weten te leggen tussen de omstandigheden en de snelheidsverlaging.
4. De maatregelen die worden genomen om een verlaging van de maximumsnelheid te ondersteunen veroorzaken geen hinder of problemen voor de omgeving.
5. De snelheidsverlaging heeft geen significante invloed op de rijtijden van het openbaar vervoer op de desbetreffende weg.
6. De snelheidsverlaging dient zoveel mogelijk lokaal plaats te vinden, dat wil zeggen niet over een langer traject dan strikt noodzakelijk is. Als er echter sprake is van snelheidsverlagingen op meerdere individuele locaties op een (kort) traject kan overwogen worden op dat gehele traject een snelheidsverlaging in te voeren om te voorkomen dat automobilisten in korte tijd meerdere malen van snelheid dienen te wisselen.

In bijlage 1 van deze notitie is een aantal voorbeelden opgenomen van provinciale gebiedsontsluitingswegen waar sprake is van omgevings- en/of inrichtingskenmerken die een (verhoogd) ongevalsrisico met zich meebrengen. Ieder voorbeeld is voorzien van een korte toelichting waarom er in het desbetreffende geval wel of juist niet gekozen is voor verlaging van de maximumsnelheid.

Bijlage 2 bevat een overzicht van de locaties en trajecten op het provinciale wegennet waar verlaging van de maximumsnelheid is toegepast.

4.3 Snelheidsverlaging buiten de bebouwde kom: altijd 60 km/u

De landelijke wet- en regelgeving staat het toe om op individuele locaties (gevarenpunten) op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen tot 50 of 60 km/u (zie de tabel op pagina 3). Op kruispunten met verkeerslichten mag de maximumsnelheid worden verlaagd tot 70 km/u.

Als de provincie Utrecht besluit om op een individuele locatie op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, zoals een kruispunt, de maximumsnelheid te verlagen kiest zij altijd voor een maximumsnelheid van 60 km/u, dus ook op kruispunten met verkeerslichten. De provincie doet dit om de volgende redenen:

- Omwille van de overzichtelijkheid voor de weggebruiker wil de provincie het liefst zo min mogelijk verschillende snelheidsregimes toepassen. Snelheidsverlaging tot 60 km/u is zowel op wegvakken als op individuele locaties (gevarenpunten) mogelijk.
- Een maximumsnelheid van 50 km/u wordt door de weggebruiker vooral geassocieerd met de bebouwde kom.
- Als de provincie kiest voor het verlagen van de maximumsnelheid op een kruispunt met verkeerslichten buiten de bebouwde kom doet de provincie dit omdat zij het desbetreffende kruispunt beschouwt als een gevarenpunt. Een snelheidsverlaging tot 70 km/u beschouwt zij als te weinig onderscheidend ten opzichte van de normale maximumsnelheid van 80 km/u.

Op het moment van schrijven van deze notitie zijn er nog drie locaties op het provinciale netwerk van gebiedsontsluitingswegen waar een afwijkende snelheidsbeperking wordt gehanteerd: N201 - aansluiting A2 (70 km/u), N221 - N415 (50 km/u) en N221 - zuidelijke aansluiting A1 (50 km/u). De provincie zal bij groot onderhoud aan deze locaties de afwijkende snelheidsbeperkingen aanpassen tot 60 km/u.

4.4 Instellen van bebouwde kom als snelheidsbeperking?

In sommige gevallen wordt gevraagd of de maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg kan worden verlaagd door het instellen van een bebouwde kom of het verschuiven van een bestaande komgrens met bijbehorende maximumsnelheid van 50 km/u. Ook hiermee wordt met grote terughoudendheid omgegaan omwille van de geloofwaardigheid van het geldende snelheidsregime. Om een weggebruiker daadwerkelijk het gevoel te geven dat hij/zij zich in een bebouwde kom bevindt dient er sprake te zijn van een zekere bebouwingsdichtheid. Het profiel van vrije ruimte (weg met directe omgeving) moet door de bebouwing dusdanig worden vernauwd dat de weggebruiker automatisch zijn/haar gedrag en snelheid aanpast.

Het kennisinstituut CROW heeft aanbevelingen geformuleerd ten aanzien van de hoeveelheid en hoogte van de bebouwing en afstand ervan tot de weg om te kunnen spreken van een bebouwde kom. Deze aanbevelingen zijn:

1. De afstand van de bebouwing tot de as van de weg bedraagt maximaal 3 x de hoogte van de bebouwing en is niet groter dan 25 meter. De bebouwing dient zichtbaar te zijn vanaf de weg.
2. De lengte van de bebouwde kom bedraagt minimaal 400 meter. De automobilist dient aan het begin van de bebouwde kom het einde niet te kunnen zien, anders is hij/zij minder geneigd zijn/haar snelheid aan te passen.
3. Bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid (som van de gevelbreedtes van alle gebouwen gedeeld door de lengte van het wegvak) 50 % of meer. Bij tweezijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid 30 % of meer.

De vaststelling van een bebouwde komgrens geschiedt door middel van een besluit van de gemeenteraad, ook wanneer de desbetreffende weg in beheer en eigendom van de provincie is (artikel 20a Wegenverkeerswet 1994).

4.5 Wild en snelheidsverlaging

In gebieden waar veel overstekend wild voorkomt heeft het uit het oogpunt van verkeersveiligheid (zowel voor het wild als voor de weggebruiker) verreweg de voorkeur om ecoducten of faunapassages toe te passen om dieren in staat te stellen gebiedsontsluitingswegen te kruisen. Indien het niet mogelijk blijkt te zijn om een ecoduct of faunapassage te realiseren dient er gezocht te worden naar andere maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan zaken zoals het aanpassen van bermen en bosranden, het plaatsen van rasters en/of het toepassen van wildspiegels om oversteekbewegingen te geleiden of het tijdelijk plaatsen van motto-/waarschuwingsborden tijdens specifieke periodes zoals de bronsttijd.

Permanente snelheidsverlaging als maatregel om overstekend wild op gebiedsontsluitingswegen te faciliteren is in principe niet aan de orde. Op specifieke locaties waar sprake is van een hoog risico op zware ongevallen met wild (dus met ernstige afloop voor zowel het dier als voor inzittenden van het voertuig) én er geen andere maatregelen voorhanden zijn kan ervoor gekozen worden om het wild door middel van rasters te geleiden naar een oversteekplaats welke voorzien wordt van een wilddetectiesysteem. Wanneer een dier zich in de nabijheid van de weg bevindt wordt het door het systeem (infrarood, radar, laser) gedetecteerd en wordt het naderende verkeer door middel van oplichtende waarschuwingsborden geïnformeerd. De oplichtende waarschuwingsborden worden gecombineerd met een dynamische verandering van de maximumsnelheid tot 60 km/u ter hoogte van de oversteekplaats. Indien er geen wild aanwezig is blijft het systeem uit en geldt de normale maximumsnelheid van 80 km/u.

Impressie wilddetectiesysteem
(bron: www.prowild.net)

4.6 Adviessnelheden

Een alternatief voor het verlagen van de maximumsnelheid is het aangeven van een adviessnelheid m.b.v. het volgende bord (verschillende snelheden mogelijk):

De Uitvoeringsvoorschriften BABW stellen dat een adviessnelheid slechts plaatselijk mag worden toegepast om aan te geven met welke veilige snelheid een gevarenpunt gepasseerd kan worden, waarvan voor de bestuurder niet goed waarneembaar is dat in aanzienlijke mate snelheid moet worden verminderd. Zo mogelijk wordt de reden van een vastgestelde adviessnelheid zichtbaar gemaakt door het verkeersbord te combineren met een bord of onderbord dat de aard van het gevaar of de reden van het advies aangeeft. De aan te geven adviessnelheid is ten minste 20 km/h lager dan de snelheidslimiet op het direct daaraan voorafgaande weggedeelte. Aangezien het om een advies gaat en geen verplichte maximumsnelheid kan er geen handhaving op adviessnelheden plaatsvinden.

De provincie past adviessnelheden slechts in zeer beperkte mate toe. Het veelvuldig toepassen van adviessnelheden leidt namelijk tot een verlaging van het attentieniveau bij de weggebruiker. De SWOV adviseert om terughoudend om te gaan met het toepassen van adviessnelheden.

Voorbeeld toepassing adviessnelheid N226 tussen Maarsbergen en Leersum: beperkt doorzicht in de bocht, zijweg en mogelijke aanwezigheid wachtrij/file

4.7 Maximumsnelheid landbouwverkeer

Op dit moment geldt voor landbouwvoertuigen een maximumsnelheid van 25 km/u (artikel 22 RVV 1990). Er wordt echter al enige tijd voor gepleit om de maximumsnelheid voor (een deel van) deze voertuigen te verhogen naar 40 km/u. Belangrijke argumenten hiervoor zijn het feit dat veel landbouwvoertuigen in de praktijk sneller rijden dan 25 km/u en een maximumsnelheid van 40 km/u het aantrekkelijker maakt landbouwverkeer ook toe te laten op rond- en randwegen (vanwege het beperktere snelheidsverschil met het overige verkeer). Dit laatste maakt het eenvoudiger doorgaand landbouwverkeer te weren uit stads- en dorpskernen.

Voor verhoging van de maximumsnelheid is aanpassing van de landelijke wet- en regelgeving nodig. Het kabinet heeft aangegeven hier in principe toe bereid te zijn maar hieraan wel nadrukkelijk de voorwaarde te verbinden van een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. De aanwezigheid van een kenteken maakt het namelijk eenvoudiger om te kunnen handhaven op zaken zoals snelheid en technische geschiktheid. De Tweede Kamer heeft in december 2016 echter tegen een wetsvoorstel hieromtrent gestemd. Wat dit betekent voor de verdere discussie omtrent het al dan niet verhogen van de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen is op het moment van schrijven van deze notitie nog onzeker.

De provincie Utrecht weert landbouwvoertuigen zoveel mogelijk van haar gebiedsontsluitingswegen (op stroomwegen zijn landbouwvoertuigen sowieso niet toegestaan). Voornaamste argument hiervoor is dat het grote snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en het personenauto- en vrachtverkeer op gebiedsontsluitingswegen kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres met een groot risico op ernstige ongevallen. Landbouwvoertuigen dienen daarom zoveel mogelijk gebruik te maken van parallelwegen of parallelle routes. Alleen indien dergelijke wegen of routes niet beschikbaar zijn stelt de provincie een gebiedsontsluitingsweg open voor landbouwvoertuigen.

Ook met een eventuele toekomstige verhoging van de maximumsnelheid voor (een deel van de) landbouwvoertuigen naar 40 km/u blijft het snelheidsverschil tussen deze landbouwvoertuigen en het overige gemotoriseerde verkeer naar de mening van de provincie Utrecht te groot om de desbetreffende landbouwvoertuigen toe te laten tot haar gebiedsontsluitingswegen indien er parallelle routes beschikbaar zijn. Deze parallelle routes dienen echter wel geschikt te zijn voor het veilig afwikkelen van landbouwvoertuigen, met name in combinatie met de aanwezigheid van (brom)fietsverkeer op deze routes. Indien een parallelweg die de provincie in beheer heeft te smal is voor het veilig afwikkelen van landbouwvoertuigen en (brom)fietsverkeer streeft de provincie naar verbreding. Tevens kan overwogen worden de maximumsnelheid op de desbetreffende parallelweg te verlagen van 60 km/u naar 30 km/u (zie ook hoofdstuk 5).

Vraagstukken met betrekking tot landbouwverkeer beperken zich zelden tot een specifiek wegvak of een specifieke wegbeheerder, deze dienen meestal route- of gebiedsgewijs aangepakt te worden. De provincie treedt in dergelijke gevallen in overleg met andere wegbeheerders, vertegenwoordigers van de agrarische sector (LTO, CUMELA), andere belangenverenigingen (bijvoorbeeld Fietsersbond) en de politie om knelpunten in kaart te brengen en te zoeken naar mogelijke oplossingen. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan eventuele aanpassingen aan wegen en paden maar ook aan logistieke maatregelen zoals het bundelen van goederenstromen, ruimtelijke maatregelen zoals ruilverkaveling of bedrijfsverplaatsing of gerichte communicatie richting bestuurders van landbouwvoertuigen en andere weggebruikers, bijvoorbeeld fietsende scholieren.

4.8 Automatisch rijden: nog veel onzekerheid

Automatisch rijden zou mogelijk een deel van de bezwaren tegen snelheidsverlagingen (het verlangen van gedrag van automobilisten dat onvoldoende in overeenstemming is met de omstandigheden) kunnen wegnemen. Immers, niet de automobilist maar het voertuig bepaalt (op basis van communicatie met wegkantsystemen) de te rijden snelheid.

Op dit moment worden er diverse proeven met zelfrijdende voertuigen uitgevoerd, voornamelijk op autosnelwegen. Daarnaast wordt er op (inter)nationaal niveau nagedacht over de benodigde wet- en regelgeving om veilig automatisch rijden mogelijk te maken. Eén van de grootste vraagstukken hierbij is de positie en functie van de bestuurder. Wat is zijn/haar rol bij automatisch rijden? Welke (veiligheids)risico's brengt dit met zich mee? Omdat de rijtaken (grotendeels) worden geautomatiseerd daalt het attentieniveau van de bestuurder; de aandacht verschuift naar andere zaken dan de verkeerssituatie. Dit kan tot gevolg hebben dat bestuurders niet langer alert genoeg zijn om tijdig te reageren wanneer een noodsituatie menselijk ingrijpen vereist.

Of, en zo ja wanneer (vrijwel) het gehele voertuigpark uit zelfrijdende voertuigen bestaat is nog hoogst onzeker: mogelijk zal dit pas over enkele decennia het geval zijn. Dit betekent dat bij de inrichting van wegen voorlopig nog steeds uitgegaan zal moeten worden van de mogelijkheden en beperkingen van de mens als bestuurder van de auto.

5 Snelheidsverlaging op stroomwegen en erftoegangswegen

5.1 Stroomwegen

Op stroomwegen buiten de bebouwde kom kan snelheidsverlaging van 100 km/u tot 80 km/u op wegvakken en 70 km/u op gevarenpunten toegepast worden.

In principe gelden voor verlaging van de maximumsnelheid op stroomwegen dezelfde voorwaarden als voor snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen (zie paragraaf 4.2). Ook hier betracht de provincie terughoudendheid.

N230 tussen toerit aansluiting Maarssenbroek en aansluiting A2:
verlaging maximumsnelheid tot 70 km/u vanwege weefbewegingen en nadering kruispunt met verkeerslichten

5.2 Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom kan snelheidsverlaging van 60 tot 30 km/u toegepast worden, op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (waar dus een maximumsnelheid van 30 km/u geldt) worden geen verdere snelheidsverlagingen toegepast. Ook gemeenten passen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom vrijwel nooit verdere snelheidsbeperkingen toe.

In principe gelden voor verlaging van de maximumsnelheid op erftoegangswegen dezelfde voorwaarden als voor snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen (zie paragraaf 4.2). Ook hier betracht de provincie terughoudendheid.

De meeste verzoeken voor snelheidsverlaging op erftoegangswegen hebben betrekking op parallelwegen van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Op deze parallelwegen wordt het (brom)fietsverkeer gemengd afgewikkeld met het gemotoriseerde bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. Een aantal van deze parallelwegen heeft een smal profiel waardoor inhaal- en passeermanoeuvres als gevaarlijk worden ervaren (en in een enkel geval ook tot daadwerkelijke ongevallen leiden). Indien er sprake is van een zeer drukke fietsroute en er geen ruimte is voor aparte fietsvoorzieningen kan snelheidsverlaging tot 30 km/u overwogen worden, eventueel in combinatie met ombouw tot fietsstraat.

Parallelweg buiten bebouwde kom N227 nabij Langbroek:
verlaging maximumsnelheid tot 30 km/u vanwege krap profiel en hoge fietsintensiteiten

6 Conclusie/samenvatting

Ten aanzien van de toe te passen snelheidsregimes op haar wegen dient de provincie Utrecht rekening te houden met landelijke wet- en regelgeving en de principes van Duurzaam Veilig. De functie, de vorm en het gebruik van een weg moeten met elkaar in evenwicht zijn (Duurzaam Veilig); het snelheidsregime dient hierop te worden afgestemd (Uitvoeringsvoorschriften BABW).

In onderstaande tabel staan de snelheidsregimes die de provincie Utrecht op haar wegen toepast weergegeven.

	Buiten bebouwde kom			**Binnen bebouwde kom**	
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Stroomweg	Gebieds-ontsluitingsweg	Erftoegangsweg	Gebieds-ontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Type weg	Autoweg	Overige weg doorgaand verkeer	Overige weg bestemmings-verkeer	Overige weg doorgaand verkeer	Overige weg bestemmings-verkeer
Maximum-snelheid	100 km/u	80 km/u	60 km/u	50 km/u	30 km/u
Mogelijke afwijkende snelheden	Wegvakken: • 80 km/u Gevarenpunten: • 70 km/u	Wegvakken: • 60 km/u Gevarenpunten: • 60 km/u	Wegvakken: • 30 km/u	Wegvakken: • 30 km/u Gevarenpunten: • 30 km/u	

De provincie gaat terughoudend om met het verlagen van de maximumsnelheid op haar wegen ("nee, tenzij…") omwille van de doorstroming en de begrijpelijkheid en geloofwaardigheid voor de weggebruiker. Het toepassen van een afwijkend snelheidsregime is niet geheel onmogelijk, maar dan dient wel aan een aantal voorwaarden te worden voldaan:

1. Snelheid is een daadwerkelijke factor in de ervaren verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblematiek voor mens en/of natuur op de desbetreffende weg.
2. Er zijn redelijkerwijs geen andere maatregelen voorhanden om de oorzaken voor de verkeersonveiligheid of hinder weg te nemen.
3. Er is sprake van een voor de weggebruiker duidelijk waarneembare aanleiding voor de snelheidsverlaging. Hierbij moet gedacht worden aan een druk of onoverzichtelijk kruispunt, bebouwing of waterlopen op zeer korte afstand van de weg of een scherpe en/of onoverzichtelijke bocht. In veel gevallen zal er sprake moeten zijn van een specifieke combinatie van meerdere factoren. De weggebruiker moet een directe relatie weten te leggen tussen de omstandigheden en de snelheidsverlaging.
4. De maatregelen die worden genomen om een verlaging van de maximumsnelheid te ondersteunen veroorzaken geen hinder of problemen voor de omgeving.
5. De snelheidsverlaging heeft geen significante invloed op de rijtijden van het openbaar vervoer op de desbetreffende weg.
6. De snelheidsverlaging dient zoveel mogelijk lokaal plaats te vinden, dat wil zeggen niet over een langer traject dan strikt noodzakelijk is. Als er echter sprake is van snelheidsverlagingen op meerdere individuele locaties op een (kort) traject kan overwogen worden op dat gehele traject een snelheidsverlaging in te voeren om te voorkomen dat automobilisten in korte tijd meerdere malen van snelheid dienen te wisselen.

Bijlagen

Bijlage1 : Voorbeelden afweging verlaging maximumsnelheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen

Bijlage 2: Overzicht verlaging maximumsnelheid op provinciale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen

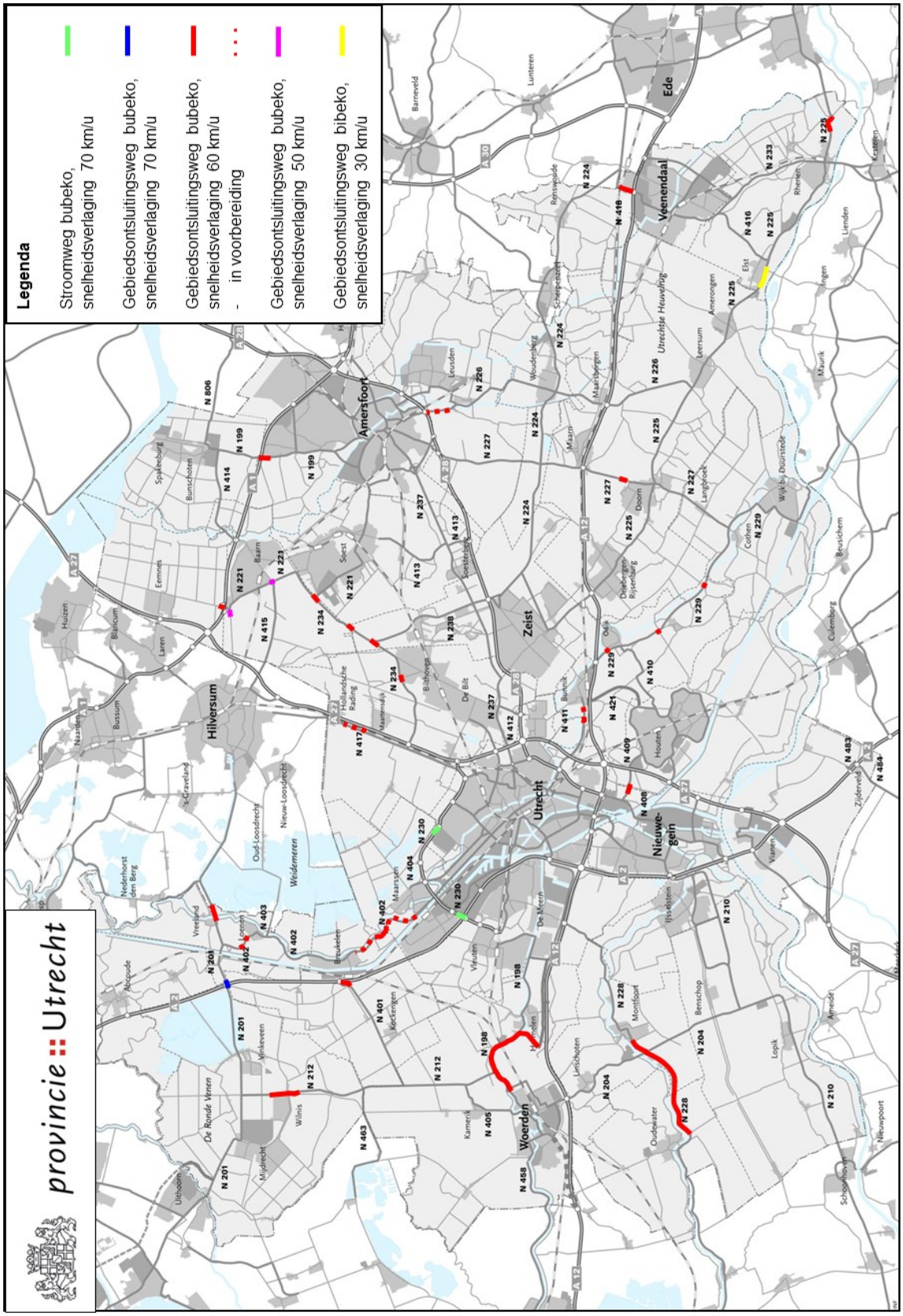
Bijlage 1: Voorbeelden afweging verlaging maximumsnelheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen

Situatie	Wel/geen snelheidsverlaging
 N204 tussen Montfoort en Woerden	*<u>Besluit: geen verlaging van de maximumsnelheid</u>* *Traject kent weliswaar bochtig verloop en vele in- en uitritten, maar bij de ongevallen die hebben plaatsgevonden op dit traject lijkt snelheid geen overheersende factor. Vanwege de breedte van de weg en het wegverloop is verlaging van de maximumsnelheid op dit traject niet geloofwaardig. Bovendien leidt verlaging van de maximumsnelheid op dit traject leidt waarschijnlijk tot uitwijkgedrag richting het onderliggend wegennet en de N228 Montfoort – De Meern (o.a. door bebouwde kom Montfoort).* *Verbetering van de verkeersveiligheid vindt plaats door gerichte aanpak van knelpunten zoals kruising G. van der Valk Boumanstraat (ombouw tot rotonde) en kruising Van Rietlaan (aanpassing fietsoversteek).*
 N225, N226 en N227 Utrechtse Heuvelrug	*<u>Besluit: geen verlaging van de maximumsnelheid</u>* *Bomen op korte afstand van de weg, mogelijk overstekend wild en oversteekbewegingen overig verkeer vormen onvoldoende aanleiding voor snelheidsverlaging. Het vloeiende wegverloop (met veel lange rechtstanden) en breedte van het wegprofiel (breedte weg en tussenberm met fietspad) maken verlaging van de maximumsnelheid ongeloofwaardig. De N225 is tevens een belangrijke openbaar-vervoercorridor. Ter voorkoming van aanrijdingen met groot wild wordt ingezet op de bouw van een ecoduct op de N226 en de N227 en het toepassen van verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld wildwaarschuwingssystemen) op "hotspots".* *N.B.* • *Op de N227 is t.h.v. de aansluiting en fietsoversteek Landgoed Zonheuvel/SBI een lokale verlaging van de maximumsnelheid tot 60 km/u toegepast.* • *Op de N226 is een adviessnelheid van 60 km/u aangegeven ter hoogte van hm. 62,9 (zie ook paragraaf 4.6).*
 N228 tussen Montfoort en Oudewater	*<u>Besluit: verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u</u>* *Specifieke combinatie van factoren: ontbreken fysiek gescheiden (brom)fietspaden, bochtig wegverloop en veel erfaansluitingen. Met name het ontbreken van fysiek gescheiden (brom)fietspaden weegt zwaar.*

Situatie	Wel/geen snelheidsverlaging
 N402 tussen Maarssen en Breukelen	*<u>Besluit: verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u</u>* *(deels reeds aanwezig, wordt deels nog uitgevoerd)* *Specifieke combinatie van factoren: bochtig wegverloop, het (bijna) ontbreken van zij- en tussenbermen, veel erfaansluitingen, bomen en bebouwing op korte afstand van de weg, parkeren langs de weg. Geen onevenredig nadeel voor het openbaar vervoer.* *N.B.* • *De N402 tussen Breukelen en Loenen is aangewezen als erftoegangsweg. Op een deel hiervan geldt nog een maximumsnelheid van 80 km/u, deze zal worden verlaagd tot 60 km/u.* • *De N402 tussen Loenen en de N201 is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Wel wordt op een deel hiervan de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km/u.*
 N411 tussen Utrecht en Vechten	*<u>Besluit: geen verlaging van de maximumsnelheid</u>* *Bomen op korte afstand van de weg vormen onvoldoende aanleiding voor snelheidsverlaging. Vanwege de breedte van de rijbaan, het beperkte aantal erfaansluitingen en brede berm tussen rijbaan en parallelweg is verlaging van de maximumsnelheid ongeloofwaardig.*
 N411 tussen Vechten en Bunnik	*<u>Besluit: verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u</u>* *(wordt nog uitgevoerd)* *Specifieke combinatie van factoren: nieuw kruispunt ter hoogte van Vechten met ontwerpsnelheid van 60 km/u vanwege beperkte beschikbare ruimte, bebouwing op korte afstand van de weg (echter in te lage dichtheid voor het instellen van een bebouwde kom), parkeren langs de weg. Geen onevenredig nadeel voor het openbaar vervoer. Het karakter van dit traject wijkt wezenlijk af van het karakter van het traject tussen Utrecht en Vechten.*
 N417 tussen Maartensdijk en Hollandsche Rading	*<u>Besluit: verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u</u>* *(wordt nog uitgevoerd)* *Specifieke combinatie van factoren: smalle rijbaan, obstakels in de bermen, veel erfaansluitingen. Geen onevenredig nadeel voor het openbaar vervoer.* *N.B.* *Eventuele maatregelen op de rest van de N417 zijn nog in studie (Trajectaanpak).*

Bijlage 2: Overzicht verlaging maximumsnelheid op provinciale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen

Overzicht januari 2017



Colofon

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht op 24 januari 2017

Provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht
www.provincie-utrecht.nl

Samenstelling en redactie
Afdeling Mobiliteit, Economie en Cultuur in samenwerking met de
afdeling Wegen, afdeling Openbaar Vervoer en afdeling Fysieke Leefomgeving

Foto's
Voorblad: imgeo.geostandaarden.nl
Overige foto's: Cyclomedia Globespotter